

II - 8165 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen  
des Nationalrates XVIII. Gesetzgebungsperiode

Nr. 4026 N

1992 -12- 18

**A N F R A G E**

der Abgeordneten Haller, Meischberger, Rosenstingl, Probst und Kollegen

an den Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten

betreffend die Sanierung der Brücken der Brennerautobahn

In der letzten Zeit wurde bekannt, daß zahlreiche Brücken im Bereich der Transitautobahn durch Tirol stark beschädigt und daher sanierungsbedürftig sind.

Dies ist insofern bemerkenswert, als nun ein Neubau aller dieser Brücken durchgeführt werden soll, obwohl diese erst rund 25 Jahre alt sind, was einem Bruchteil der normalerweise zu erwartenden Lebensdauer entspricht.

Noch bemerkenswerter sind zahlreiche Ungereimtheiten im Detail, die in den letzten Tagen bekannt wurden: Es tauchten Aufsichtsratsprotokolle der Brennerautobahn-Aktiengesellschaft auf, aus denen hervorgeht, daß eine Neutrassierung der betroffenen Abschnitte im Tunnel, was auch hinsichtlich der Lärm- und Schadstoffbelastung Vorteile gebracht hätte, sogar billiger als der Neubau der Brücken gewesen wäre. Nun aber erklärten Sie, daß angeblich die Einsturzgefahr so groß sei, daß unverzüglich mit der Erneuerung dieser Brücken begonnen werden müsse, ein Tunnelbau würde zu lange dauern.

Gleichzeitig wurde bekannt, daß diese Brücken dreispurig errichtet werden sollen, während bislang mit zwei Spuren das Auslangen gefunden wurde, was mit der Errichtung einer Pannenspur begründet wird.

Es ist aber wohl unbestreitbar, daß es sehr wohl möglich ist, anläßlich einer allfälligen Verbreiterung der gesamten Autobahn diese Pannestreifen als Fahrstreifen zu nutzen, sodaß diese Ausbaumaßnahmen anläßlich der Brückenerneuerung durchaus – im Hinblick auf die wachsenden Kapazitätsprobleme auf dieser Route – als erste Schritte in Richtung eines dreispurigen Ausbaues gesehen werden können.

*fpc106/brembrü.hal*

Ein dreispuriger Ausbau der Inntal- und Brennerautobahn aber ist im Hinblick auf die bereits jetzt absolut unerträgliche Lärm- und Abgasbelastung der ansässigen Bevölkerung unvertretbar und jedenfalls abzulehnen, vielmehr muß endlich mit dem Bau einer umweltfreundlichen und leistungsfähigen Alternative zum Straßentransit in Gestalt einer unterirdischen Eisenbahnalpentransversale begonnen werden.

Die unterzeichneten Abgeordneten stellen daher an den Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten nachstehende

### Anfrage:

1. Wieviele der sogenannten 'Pilzbrücken', die nun vorzeitig erneuert werden sollen, wurden in Österreich in welchem Zeitraum errichtet, was sprach für diese Bauweise?
2. Wird diese Bauweise heute noch angewendet; wenn nein, warum genau nicht und wann wurden die Gründe hierfür bekannt?
3. Was unterscheidet diese Brücken in technischer Hinsicht derart, daß diese nicht repariert, sondern ersetzt werden müssen?
4. Welche Einflüsse sind für diese Schäden verantwortlich und was wurde wann unternommen, um diese Beschädigungen abzustellen?
5. Können Sie ausschließen, daß der vielfach verwendete Flüsterasphalt, der flüssigkeitsdurchlässig ist, für die Korrosionsschäden zumindest mitverantwortlich ist, wenn nein, welche Konsequenzen werden Sie hieraus ziehen?
6. Seit wann ist Ihnen, seit wann den zuständigen Organen der Autobahngesellschaft bekannt, daß diese Brücken schwer geschädigt sind?

*fpc106/brennbrü.hal*

7. Welche Maßnahmen wurden von den zuständigen Organen in der Folge gesetzt, insbesondere welche verschiedenen Sanierungs- oder Neubaulösungen wurden erwogen, was sprach jeweils für, was gegen diese Lösungsmöglichkeiten, welche Kosten hätten diese im einzelnen verursacht?
8. Wurde insbesondere eine Neutrassierung der Autobahn im Tunnel erwogen, welche Kosten hätte dies verursacht und ist es richtig, daß aus einem Aufsichtsratsprotokoll der Brennerautobahn-AG – im Widerspruch zu Ihren Aussagen im Parlament – hervorgeht, daß dies sogar billiger wäre, als die gewählte Lösung des Brückenneubaues?
9. In welcher Form haben Sie wann und mit welchem Ergebnis auf diesen Entscheidungsprozeß eingewirkt?
10. Wann und aufgrund welcher Entscheidungsgrundlagen wurde der Beschluß zur Erneuerung der fraglichen Brücken genau gefaßt?
11. Können Sie für die Sicherheit der Brücken derzeit garantieren, wenn ja, für wie lange, wenn nein, wodurch werden Sie sicherstellen, daß niemand durch diese defekten Brücken zu Schaden kommt?
12. Ist es richtig, daß alle zu erneuernden Brücken dreispurig, das heißt mit Pannenspur ausgeführt werden?
13. Ist es richtig, daß es technisch ohne Probleme möglich wäre, diese 'Pannenspur' jederzeit in eine dritte Fahrspur umzuwandeln?
14. Wieviele Brücken und sonstige Kunstbauwerke auf jeweils welchen Autobahnen besitzen derzeit – analog zu den zu verbreiternden Brücken der Brennerautobahn – keinen Pannnenstreifen?
15. Welche Mehrkosten entstehen durch die Errichtung einer Brücke für 3 statt 2 Fahrstreifen?

fpc106/brennbrü.hal

16. Welche Gesamtkosten werden durch diese Brückenerneuerung anfallen und wieviel kostete seinerzeit die Errichtung der nun beschädigten Brücken?
17. Wie wird die Finanzierung dieser Neubauten genau erfolgen, können Sie insbesondere ausschließen, daß es hierfür Mauterhöhungen, Ausweitungen des ASFINAG-Haftungsrahmens, Mineralöl- oder sonstige Steuererhöhungen geben wird?
18. Wieviel werden die derzeit im Bau befindlichen, über ASFINAG finanzierten Straßenabschnitte im einzelnen nach derzeitigem Stand tatsächlich kosten?
19. Ist es richtig, daß die derzeit laut ASFINAG-Haftungsrahmen vorgesehenen Milliardenbeträge nicht ausreichen werden, um alle begonnenen Projekte fertigzubauen, zumal es zwar einerseits Einsparungen, andererseits aber Kostenüberschreitungen gibt, wenn ja, wie soll die Differenz finanziert werden?
20. Welche Straßenbauprojekte werden seitens Ihres Ressorts über die derzeit im Bau befindlichen Abschnitte hinaus geplant?
21. Welchen Finanzbedarf veranschlagen Sie für diese Projekte im einzelnen?
22. Auf welchem Weg sollen derartige Projekte Ihrer Meinung nach finanziert werden?
23. Wie beurteilen Sie diesbezügliche Pläne Ihres Ressorts hinsichtlich der Kompatibilität mit der von der Regierung stets behaupteten Prioritätensetzung bei Verkehrsinvestitionen zugunsten des Bahnausbaues?